PROTOCOLE 16

Adaptation de la procédure internationale d'alerte et de communication

Résolution

La Commission Centrale,

consciente de l'incidence sur la navigation rhénane des entraves à la suite d' incidents et d' accidents sur le Rhin,

consciente également de l'importance d'une communication ciblée et régulière sur les éléments concernant d'éventuelles entraves aux autorités compétentes des secteurs respectifs du Rhin et aux opérateurs fluviaux en vue de l'appréciation des situations qui pourraient se produire et leurs conséquences au niveau de la continuité de la navigation,

prend acte avec satisfaction des modifications proposées par son comité afin d'adapter la Procédure internationale d'alerte et de communication aux conséquences de pandémies,

invite ses délégations à intégrer cette procédure internationale dans les procédures nationales existantes autant ce faire se peut avant le 1er octobre 2021,

invite le Secrétariat à lui faire rapport en cas de besoin sur les enseignements tirés de l'application de cette procédure internationale afin que des améliorations puissent être apportées le cas échéant à la Procédure internationale d'alerte et de communication.

Annexe

Annexe au protocole 16

Adaptation de la procédure internationale d'alerte et de communication (sur la base de la résolution 2009-II-9)

1. Objectif de la communication

Dès qu'un incident sur le Rhin est susceptible de provoquer une entrave à la navigation, la navigation sur ce fleuve et sur les voies navigables qui y sont reliées est concernée. De ce fait, les autorités compétentes doivent être informées d'une manière coordonnée sur les suites en vue de la mise en place de mesures d'encadrement. Les mesures proposées sont à considérer comme complémentaires par rapport aux procédures propres de l'autorité compétente sur le lieu de l'incident et n'affectent celles-ci en aucune manière.

La procédure s'applique également à d'autres évènements imprévus entraînant une interruption de la navigation. Un tel évènement imprévu peut être, par exemple, la réduction des horaires de fonctionnement des infrastructures de la navigation intérieure en cas de pandémie.

La procédure de communication se limite aux échanges entre des autorités (centrales de secteur et postes de trafic), partant du principe que la communication à la navigation pourrait se dérouler sur la base des procédures nationales en place.

2. Catégorisation des évènements

La catégorisation des évènements est effectuée selon les répercussions pour la navigation :

Classes d'évènement

Classe	*Entrave*	*Durée totale*	*Annonce*
1	Entrave à la navigation de courte durée	≤ 4 h	locale
2	Entrave à la navigation de durée moyenne	≤ 12 h	Postes de trafic / centrales de secteur voisins
3	Entrave à la navigation de longue durée	> 12 h	Réseau entier

L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue. Dans le cas de plusieurs interruptions de courte durée (par exemple moins de 4 heures chacune) sur plusieurs jours consécutifs, il convient de procéder à une estimation du total de la durée prévue des interruptions.

3. Informations à communiquer

Les informations que l'autorité compétente sur le lieu de l'incident ou pour l'évènement imprévu doit communiquer aux destinataires concernés comprennent les informations primaires et définissant l'incident ou l'évènement imprévu : lieu, type, ampleur de l'incidence pour la navigation, durée prévisible, fin, reprise de la navigation (voir le formulaire d'annonce d'entrave à la navigation).

Étant donné que la quantité et la qualité des informations augmentent tout au long de l'évènement, une communication sous la forme de mises à jour régulières et suivant une périodicité claire est à prévoir :

a) une communication immédiate pour toute nouvelle information relative à l'ampleur de l'évènement, telle que :
   - un changement des conditions de navigation,
   - un changement de la durée prévisible des entraves,
   - l'apparition de nouveaux effets secondaires ayant trait à la navigation ;
b) une communication sur l'état des lieux au moins 2 fois par jour pour les avaries, pour les autres évènements, à des intervalles appropriés en fonction de la durée de l'événement, mais au moins une fois par semaine ;
c) toute communication précisera l'heure de diffusion de la communication suivante ; toutes les communications seront assorties d'un numéro de série ;
d) un message de fin.

4. Format de la communication

Le recours à un formulaire de constat préétabli, assorti du classement des évènements doit faciliter la collecte des informations pertinentes et la prise de connaissance par les destinataires.

Sur la base des formats existants, un modèle compatible avec les formats existants a été élaboré (en annexe).

Les informations libres à incorporer dans le formulaire de constat doivent être rédigées dans la langue de son rédacteur et, le cas échéant, en langue allemande.

5. Réseau et voies de communication

Eu égard à la place centrale des postes de trafic et des centrales de secteur le long du Rhin au niveau de l'encadrement de la navigation, ceux-ci forment le réseau principal dans lequel les informations sur les entraves à la navigation seront transmises :

L'ensemble du réseau dans lequel les informations seront transmises comprend :

a) les centrales de secteur Bâle, Gambsheim (CARING), Oberwesel et Duisburg ainsi que les postes de trafic, Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede ;
b) les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers ainsi que du Schelde radar ;
c) le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

L'information d'autres services est assurée suivant les procédures nationales.

Les communications sont à effectuer par le biais d'internet (courriel), le réseau téléphonique (télécopie) pouvant servir de solution de rechange.

FORMULAIRE D'ANNONCE « ENTRAVE À LA NAVIGATION SUR LE RHIN »

1. **QUI** Origine de l'annonce ? n° ☐	Centrale de secteur / Poste de trafic :			
	Annonce actuelle	Date	Heure :	☐ Annonce finale
	Annonce suivante	Date :	Heure :	
	Première annonce	Date :	Heure :	
2. **OÙ** Lieu de l'événement ?	Indication du lieu (point kilométrique côté droit ou côté gauche)			
3. **QUOI** Nature de l'événement ?	☐ Avarie ☐ Panne de fonctionnement ☐ Dommages subis par le lit / les installations ☐ Accident avec des matières dangereuses ☐ Perte de conteneurs ☐ Déversement de matière huileuse ☐ Autre évènement _____		☐ Accident de personnes / dommages corporels Gravité _____ ☐ Menace pour l'environnement ou pour la population Si oui, description _____	
	Autres informations importantes			
4. **QUAND** Date et heure de l'événement ?	Date :		Heure :	
5. **ENTRAVE (à la navigation)**	Du p.k.		au p.k.	
	Dans les deux sens ☐		en alternance vers l'aval / l'amont ☐	
	Classes d'évènement : 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ [1]			
	Entrave : Probablement de :		à	
6. **ETAT DE LA SITUATION**				

7. **MESURES PRISES**		de Date Heure	à (prévision) Date Heure	Fin Date Heure
	A Renflouement			
	B Réparations			
	C Autres _____			

8. **FIN** Levée de l'interruption ou fin de l'entrave et reprise du trafic		Date	Heure
	Dans les deux sens		
	Vers l'aval		
	Vers l'amont		

Version avril 2021

[1] Voir au verso

<table>
<tr><td rowspan="4">EXPLICATIONS
L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue.</td><td colspan="4">CLASSES D'ÉVÉNEMENT</td></tr>
<tr><td>Classe</td><td>Entrave</td><td>Durée totale</td><td>Annonce</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Entrave à la navigation de courte durée</td><td>≤ 4 h</td><td>Locale</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Entrave à la navigation de durée moyenne</td><td>≤ 12 h</td><td>Postes de trafic / centrales de secteur voisins</td></tr>
<tr><td></td><td>3</td><td>Entrave à la navigation de longue durée</td><td>> 12 h</td><td>Réseau entier</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">Réseaux :
- Centrales de secteur / Postes de trafic
Basel, Gambsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, et les postes de trafic Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede ;
- les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, Amsterdam et Anvers ainsi que du Schelde Radar ;
- le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.</td></tr>
</table>